Foto Blaco

OMISSIONE DI SOCCORSO STRADALE: LA CASSAZIONE SOTTOLINEA L'IMPORTANZA DI UN'INDAGINE ACCURATA

Tampona violentemente un'auto ferma al semaforo, la scaraventa lontano e poi si da alla fuga. Un caso apparente di ordinaria pirateria stradale, ma che al di là di ogni evidenza piuttosto istruttivo. Sì, perché il conducente scappato ha avuto l'ardire di attaccare l'indagine con argomenti, inutili ai suoi fini, ma certamente meritevoli di una riflessione per gli operatori di polizia.

Siamo a Messina: una Hyundai è ferma al semaforo in attesa del verde. Giunge un mezzo pesante che la urta, l'aggancia in corrispondenza del passaruota posteriore e la trascina con sé lungo la discesa per alcune decine di metri. L'auto proiettata in direzione obliqua alla carreggiata va ad urtare con la parte anteriore contro il palo semaforico sul margine destro. Le lievi deformazioni presenti sulla parte posteriore sinistra della Hyundai appaiono evidentemente dovute ad un urto diretto di tipo tangenziale avvenuto a bassa velocità.

Il conducente del mezzo pesante scappa senza nessuna remora. Ma a vedere la scena c'è un teste di tutto rispetto: il capitano comandante della Compagnia Carabinieri. Fra l'altro, alcuni passanti rilevano la targa e la forniscono ad una pattuglia della Polizia che inizia le ricerche. Gli agenti, dimostrando di sapere il fatto loro, vengono colti da un sospetto ed hanno l'intuizione giusta: il mezzo ricercato era in fila sul ponte del porto in attesa di salire sul traghetto per il continente. Ancora pochi minuti e la ricerca si sarebbe conclusa con un nulla di fatto, consentendo al trasportare di aumentare a dismisura le possibilità di farla franca.

Ma era proprio lui l'autore dell'incidente? Che dire: l'autocarro presentava nella parte anteriore destra delle striature. Il Capitano riconosceva senza alcun dubbio il mezzo come quello coinvolto nel sinistro. Lo stesso conducente era poi stato accompagnato al Pronto Soccorso e giudicato guaribile in cinque giorni. Amen: l'indagine è bella che fatta.

Questo, almeno per la Polizia, mentre a sentire l'autotrasportatore l'inchiesta era piena di lacune, per cui a sostegno della propria tesi, ha incaricato un consulente di parte che lo ha scagionato.

E' vero, è stato possibile risalire all'imputato attraverso il numero di targa del veicolo investitore rilevato da alcuni passanti, ma chi sono costoro? Chi li ha identificati? Non c'era traccia delle loro generalità neppure nell'annotazione della polizia giudiziaria. Dunque, qualcuno ha visto il camion scappare ed ha fornito agli agenti la targa, ma non si sa chi. Si sa, l'art. 195 del codice di procedura penale, al comma 7, prevede che non può essere utilizzata la testimonianza di chi non è in grado di indicare la persona o la fonte da cui ha appreso la notizia dei fatti riferiti. Quindi gli agenti di polizia, non avendo nemmeno loro indicato nell'annotazione redatta le generalità delle persone che hanno fornito il numero di targa, offrivano un dato inutilizzabile ai fini della decisione.

Argomento ineccepibile, se non fosse che c'è stato il riconoscimento del veicolo da parte del teste oculare, il

Capitano dei Carabinieri, il quale riconobbe il camion senza ombra di dubbio. Bene. Ma, c'è un altro problema (ed un altro argomento per la difesa): da dove risulta tale riconoscimento? C'è un'annotazione di polizia giudiziaria in cui a loro volta gli agenti fanno riferimento alla relazione dell'unico teste oculare cioè del Capitano. Da tale annotazione, però, risulta che il teste si era limitato ad una generica descrizione del veicolo investitore riferendo che si trattava di un autocarro munito di un cassone di colore bianco del tipo di quelli adibiti al trasporto di merci deperibili. Dunque quello visto e descritto dal teste era solo un furgone che presentava caratteristiche simili a quello guidato dall'imputato. Dire che era esattamente quello è altra cosa.

Infine, invece di disporre una consulenza tecnica d'ufficio l'accusa – a detta del camionista - aveva ricostruito la dinamica sulla base del convincimento che il camion avesse agganciato il veicolo e che i segni presenti al centro del paraurti posteriore dell'autocarro fossero con ogni probabilità relativi alla fase di sgancio. Attenzione, però: non era emerso da nessun teste che l'auto fosse stata agganciata ed anzi lo stesso automobilista danneggiato aveva parlato di un forte e brusco tamponamento.

Diciamolo, sono argomentazioni difensive che dovrebbero far riflettere gli operatori di polizia circa l'accuratezza con cui dev'essere svolta l'indagine.

Bene attivarsi con celerità dopo aver ricevuto l'indicazione della targa, ma ad assumere le generalità di chi la targa l'ha fornita ci vogliono pochi minuti ed è un tempo speso bene. Bene anche acquisire la dichiarazione dell'illustre testimone, ma meno generica è, meglio è.

Peraltro, la questione dell'identificazione delle persone informate dei fatti è particolarmente rilevante in caso di sinistro stradale. Tanto per citare un caso, il Giudice di pace di Genova (Sez. I, 24 ottobre 2015) ha stabilito che *"la dinamica del sinistro, confermata dall'unico teste oculare, contro la quale la controparte si sia limitata ad una generica contestazione dei fatti, senza una specifica contestazione e senza portare od esporre diverse circostanze da quelle esposte dall'attore, deve ritenersi pienamente provata"*. Del resto, come afferma la Cassazione Penale (Sez. IV, 3 maggio 2016, n. 419668) *"in base alla presunzione di innocenza ed alla regola dell'oltre ogni ragionevole dubbio, nell'ipotesi di contestazione della fuga del conducente dopo un incidente stradale spetta alla pubblica accusa eliminare ogni ragionevole dubbio sul fatto che al momento dell'incidente l'imputato si trovasse alla guida del veicolo e non alla difesa l'onere di provare che lo stesso non fosse il conducente"*.

Le lamentele del trasportatore nel caso di Messina non lo hanno condotto all'assoluzione, ma a tre condanne: l'ultima in Cassazione con sentenza n. 41984 del 5 ottobre 2016.

I giudici hanno individuato l'autore dell'incidente innanzitutto sulla base della deposizione di un testimone oculare, il capitano, il quale, occasionalmente presente sul luogo, pur non avendo rilevato la targa dell'autocarro, ne aveva descritto le caratteristiche pienamente compatibili con quelle del mezzo condotto dall'imputato. Inoltre, quando presso il porto gli era stato mostrato il camion lo aveva riconosciuto affermando che si trattava senza ombra di dubbio di quello che aveva visto tamponare la Hyundai.

Insomma, per fortuna ad assistere al sinistro c'era l'Ufficiale altrimenti per i bravi agenti tanto lavoro per niente. A questo proposito è bene ricordare anche l'insegnamento del Tribunale di Napoli (Sez. I, 3 agosto 2015) secondo cui *"in tema di valutazione della prova testimoniale nel processo penale, i pubblici ufficiali e in particolare gli appartenenti alle forze dell'ordine, pur senza godere di una fede privilegiata, nella maggior parte dei casi non sono direttamente e personalmente interessati alle specifiche vicende che li coinvolgono. Essi, pertanto, sono ritenuti in genere portatori di una qualche maggiore attendibilità per via della funzione svolta e dei loro delicati compiti e di solito non hanno particolari ragioni per mentire, ingigantire i fatti o addirittura inventarli"*.

Quanto alla annotazione contestata dalla difesa per la sua genericità è vero che la stessa conteneva una descrizione alquanto sommaria del mezzo responsabile dell'incidente ma la riconducibilità dello stesso al camion dell'imputato per i giudici trovava altro importante elemento di conferma nel fatto che il Comandate della Compagnia Carabinieri, portatosi sul posto dove era stato immediatamente dopo ritrovato dell'autocarro, pronto per imbarcarsi, riconosceva senza esitazioni il suddetto veicolo come quello coinvolto nel sinistro stradale cui aveva assistito.

L'autocarro dell'imputato, bloccato qualche minuto dopo il fatto ed a pochi chilometri dal luogo del sinistro, presentava visibili segni di urto in corrispondenza della parte destra del paraurti. Segni del tutto compatibili con i danni riportati dall'autovettura sullo spigolo posteriore sinistro. Peraltro, contrariamente a quanto sostenuto dal consulente tecnico di parte, dalla testimonianza del Comandante era risultato che il camion aveva proceduto in direzione mare spingendo la vettura per almeno una decina di metri fino a che quest'ultima, a causa della spinta, prima dell'incrocio, si era ruotata su se stessa in senso orario andando ad impattare con un palo situato sul lato destro della carreggiata e qui aveva fermato la sua marcia. Da questa descrizione la Corte ha logicamente ricavato che l'impatto con il palo era avvenuto proprio per effetto di una rotazione in senso orario pienamente compatibile con l'urto tra la parte destra del paraurti del camion e lo spigolo sinistro della vettura.

Quanto alla tesi avanzata del consulente tecnico di parte, la Corte l'aveva esclusa perché fondata sul presupposto non dimostrato secondo cui il camion, dopo aver trascinato l'autovettura per diverse decine di metri, avrebbe sterzato a sinistra per divincolarsi. Tale ricostruzione non solo non risultava corroborata da alcun elemento di prova ma appariva smentita dalle condizioni della Hyundai dopo l'incidente. L'autovettura non presentava alcuna traccia di urto nella parte centrale del lato posteriore.

Insomma, un Carabiniere ha determinato l'esito del processo. Non sarebbe bastato, altrimenti, il buon fiuto investigativo dei poliziotti, svelti nel capire ma avari nello scrivere.

***Professore in Tecniche dell'Investigazione presso l'Università di Bologna**
Consigliere Nazionale Asaps
ugo.terracciano@unibo.it*